

ONDERWERP

NVC2022: STOMP: Mobiliteit in duurzame gebiedsontwikkeling

DATUM

31 mei 2022

VAN

Hessel de Jong

STOMP: Mobiliteit in duurzame gebiedsontwikkeling

Hoe kunnen we tot een aantrekkelijke en bereikbare leefomgeving komen? In Nederland kennen we een grote opgave voor de ontwikkeling van stedelijke (en minder stedelijke) gebieden. Een grote woningbouwopgave vraagt om de (her)ontwikkeling van bouwlocaties. Met veranderingen in het klimaat is meer aandacht nodig voor duurzaamheid, toekomstvastheid en klimaatadaptatie. Bovendien wordt een goede mobiliteit en bereikbaarheid van deze gebieden belangrijk gevonden. Bij elkaar zijn dit integrale opgaves waarvoor in ons toch al krappe landje goed overwogen moet worden de beschikbare ruimte in zetten. De wijze waarop we naar bereikbaarheid kijken moet hiervoor anders dan jarenlang is gedaan, niet alleen in de steden maar juist ook daarbuiten. Maar hoe is deze verschuiving écht te bereiken, wetende dat de nasleep van de Coronacrisis leert dat veel reizigers weer in hun oude patroon terugvallen? Denkwijzes als STOMP kunnen hier veel in helpen.

STOMP voor duurzame mobiliteit

De ervaring leert dat veel gemeenten en ontwikkelaars worstelen met de wijze waarop duurzame mobiliteit een plek bij ruimtelijke ontwikkelingen kan krijgen. Iedereen is zich bewust van de opgaves. Maar partijen zoals gemeenten of ontwikkelaars zijn wel telkens opnieuw het wiel aan het uitvinden. Nieuwe benaderingen zorgen daarbij ook voor nieuwe vraagstukken: Wat doet de focus op duurzame mobiliteit met het aantal verplaatsingen, of met de parkeerbalans? Hoe gaan we om met logistiek?

Overgewaaid uit België geeft CROW in de Handreiking Duurzame Gebiedsontwikkeling een centrale positie aan STOMP. STOMP is hierbij een afkorting voor de verschillende vervoerswijzen (Stappen, Trappen, OV, MaaS, Privéauto). Ook heeft CROW eind vorig jaar de brochure Toepassen STOMP uitgebracht (opgesteld door Arcadis, Over Morgen en Posad Maxwan). Hierin is meer achtergrondinformatie over deze aanpak opgenomen en zijn twee cases (in Amersfoort en Zwolle) als voorbeeld uitgewerkt. Op dit moment wordt gewerkt aan uitbreiding van deze brochure. Maar wat is STOMP en hoe werkt het? STOMP is geen ingewikkelde wetenschappelijke rekenformule. Het is ook geen one-size-fits-all panklare oplossing. STOMP kent twee pijlers:

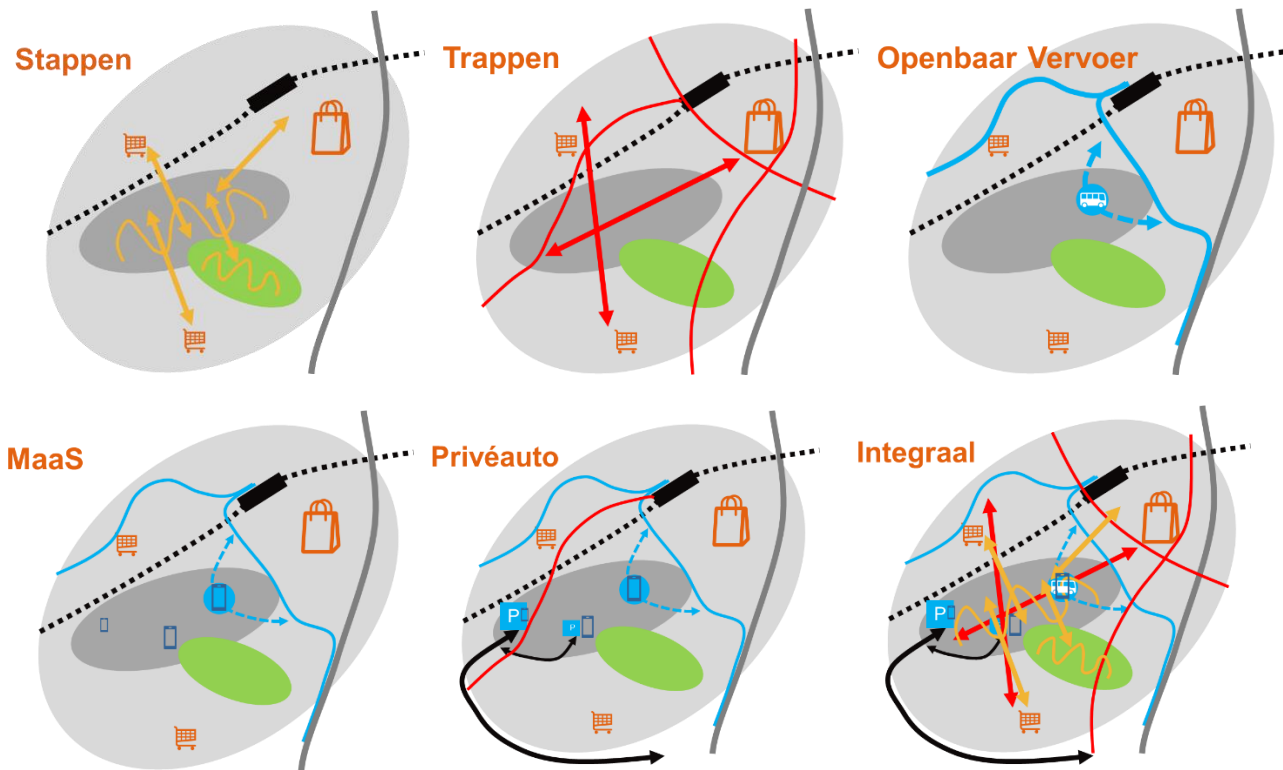
1. Gestructureerd nadenken vanuit het oogpunt van de behoeftes van de reizigers.
2. Samenwerken met meerdere disciplines.

Omgekeerd ontwerpen

Centraal idee achter STOMP is om te beredeneren vanuit de menselijke maat en behoefte. Kerngedachte is ook wel 'omgekeerd ontwerpen', waarbij er eerst wordt nagedacht over de meer duurzame mobiliteitsvormen en later pas voor de positie van de minder duurzame vervoerswijzen. Vooral de grotere ontwikkellocatie (zoals de 14 grootschalige woningbouwgebieden zoals opgenomen in de NOVI) hebben door de omvang het risico in zich dat de menselijke maat ondergesneeuwd raakt. Maar ook bij kleine ontwikkellocaties in middelgrote of kleine gemeenten is de verleiding groot om oude gewoontes voort te zetten.


De STOMP aanpak helpt om heel bewust vanuit de verschillende modaliteiten na te denken over de behoeftes van verschillende doelgroepen die gebruik maken van een gebied. Dit zowel voor herkomst en bestemming als de doorgaande reiziger. Met STOMP wordt het wensbeeld van elke vervoerswijze afzonderlijk en expliciet in beeld te gebracht (bijv. in netwerkkaarten, of visualisaties). In onderstaande afbeeldingen is dat schematisch weergegeven. Door de wensbeelden 'over elkaar' heen te leggen, wordt duidelijk waar het wensbeeld zonder problemen mogelijk is,

waar de modaliteiten elkaar kunnen versterken en waar de modaliteiten elkaar in de weg zitten. Deze informatie helpt de professionals om hier keuzes te maken en hierbij prioriteit te leggen bij duurzame mobiliteit. Dit leidt bijvoorbeeld tot het niet kiezen voor een dure fietstunnel onder een doorgaande weg, maar tot het omleiden van het autoverkeer zodat een autoluw gebied mogelijk is.



Overigens is het niet zo dat STOMP altijd leidt tot keuzes om 'autootje te pesten'. Zoals aangegeven staat de behoeften van de mens centraal. Er zullen altijd gebieden blijven waar autobereikbaarheid een belangrijke rol blijft spelen. Wel kan de STOMP-benadering helpen om zeker te weten dat kansen voor meer duurzame alternatieven optimaal worden benut en zijn afgewogen.

Om gevoel te krijgen bij vraagstukken die aan de orde (kunnen) komen, is in het overzicht een weergave van relevante 'STOMP-vragen' opgenomen. De verschillende vragen zijn meer of juist minder relevant afhankelijk van de eigenschappen en opgaves van het gebied en de fase van de planvorming.

STOMP	Relevante vragen
	<p data-bbox="263 1653 359 1680">Stappen</p> <ul data-bbox="416 1653 1481 1921" style="list-style-type: none"> • Hoe kan het aantal verplaatsingen beperkt worden? • Zijn (dagelijkse) voorzieningen op loopafstand bereikbaar? • Wat zijn belangrijke recreatieve verblijfsplekken (zoals kade, park, speeltuin)? Hoe kan men daar komen? • Wat zijn grote functionele bestemmingen (zoals winkelcentrum, station en eventueel school en zorgdiensten) op loopafstand? Hoe kan deze route direct en aantrekkelijk worden? • Welke voetgangersnetwerk heeft de gebiedsontwikkeling nodig om de recreatieve en functionele rol van de voetganger mogelijk en aantrekkelijk te maken? • Wat betekent dit voor de eisen aan de voetgangers- en verblijfsvoorzieningen in deze specifieke straat (zoals breedte trottoir, inrichting pleintjes, etc.)?

STOMP Relevante vragen



Trappen

- Zijn (dagelijkse en niet-dagelijkse) voorzieningen op fietsafstand bereikbaar?
- Wat voor rol hebben winkels of bezorgdiensten om winkelen per fiets mogelijk te maken?
- Waar liggen grote functionele bestemmingen (zoals winkelcentrum, binnenstad, station, scholen, sportfaciliteiten en zorgdiensten) op fietsafstand?
- Wat zijn de kortste routes naar deze bestemmingen? Hoe kunnen deze kortste routes ook de meest aantrekkelijke routes worden?
- Wat zijn de (bestaande of geplande) hoofdfietsroutes die langs of door het gebied voeren, waar routes vanuit de gebiedsontwikkeling op aan takken?
- Wat betekent dit voor de fietsstructuur in het gebied?
- Wat betekent dit voor de eisen aan de fietsvoorzieningen (zoals vrijliggend fietspad, gemengd of fietsstraat, breedte fietspaden, locatie fietsenstallingen, etc.)?



Openbaar vervoer

- Waar zijn de stations? Hoe sluit het gebied aan op het stedelijke/regionale netwerk van openbaar vervoer?
- Hoe loopt het OV-netwerk door het gebied? Hoe kan het OV-netwerk geoptimaliseerd worden om het gebied goed te ontsluiten? Welke 'kwaliteitsniveau' moet dit netwerk hebben (trein, HOV, streekvervoer, stadsvervoer, buurtbus)?
- Waar zijn/komen de haltes? Zijn deze logisch gesitueerd in het gebied? Welke voorzieningen zijn nodig bij de stations en haltes? Is hier voldoende ruimte voor gereserveerd?
- Zijn er functies met de stations of OV-haltes te combineren (hubs)?



MaaS

- Krijgen bewoners beschikking over deelsystemen (zoals deelauto's, deelfietsen, deelvrachtfietsen, deelscooters)? Hoe zit dit met bezoekers en werknemers die per OV komen?
- Wat betekenen de eigenschappen van de doelgroepen voor de aanbodlocaties van deelsystemen? Op elke hoek van de straat, of juist gecentreerd?
- Zijn er multifunctionele hubs voorzien of mogelijk? Waar zouden deze logisch gesitueerd kunnen worden? Welke functies komen in deze hubs (deelfiets, deelvrachtfiets, deelauto, taxi, pakketdienst, etc.)?
- Welke diensten/voorzieningen zijn nodig om deelsystemen en hubs te laten functioneren en aantrekkelijk te maken (zoals MaaS-apps, etc.)? Welke partij is hier verantwoordelijk voor?
- Hoe zijn de MaaS-functies en deelsystemen toegankelijk? Wat moet hier in de openbare ruimte voor worden gedaan?



Privéauto

- Op welke locaties zijn parkeervoorzieningen nodig? Wordt gekozen voor een centrale parkeervoorziening of verspreid parkeren over het gebied? Hoe verhoudt zich dit tot de aantrekkelijkheid van langzaam verkeer, OV en deelauto?
- Hoe takt het gebied aan op het bredere wegennet? Is het wenselijk dat de woningen altijd met de auto bereikbaar zijn? Wat betekent dit voor de wijze van auto-ontsluiting van de deelgebieden?
- Hoe zit het met logistiek? Zijn de hubs, functies en voorzieningen te bereiken voor bevoorradingsverkeer? Zijn overige diensten mogelijk (zoals hulpdiensten, vuilnis ophalen, gemeentelijk onderhoud)?
- Welke functie heeft de straat in het wegennetwerk? Wat betekent dit voor de wegategorisering en maximumsnelheid (GOW50, ETW30, erftoegangsweg, auto te gast)?
- Wat betekent dit voor de eisen aan de inrichting van de openbare ruimte (straat, wel/geen parkeren)?

Samenwerken

De tweede pijler om tot succesvolle resultaten met de STOMP-aanpak te komen is samenwerken. Overigens geldt dat voor bijna alles... Maar door de STOMP-aanpak met alle betrokken disciplines samen te doorlopen, worden de keuzes van de verschillende disciplines op elkaar afgestemd. De gebiedsontwikkelaar heeft kennis van de eigenschappen en behoeftes van de doelgroepen, de stedenbouwkundige heeft zicht op samenhang in ruimtelijke structuren, de verkeerskundige weet welke mobiliteitsvoorzieningen nodig zijn en de ontwerper kan aangeven of iets wel of niet in de (beperkte) beschikbare ruimte past. Al deze kennis samen leidt tot snel inzicht in knelpunten, vraagstukken, kansen en oplossingen.

Als praktische invulling voor een goede samenwerking valt te denken aan een maandelijks STOMP-werkoverleg met de betrokken disciplines. Elk overleg worden de STOMP-stappen doorlopen, waarbij per modaliteit keuzes worden gemaakt. In de eerste overleggen leidt dit vooral tot een optimaal wensbeeld met allerlei vragen over de haalbaarheid die uitgezocht moeten worden. In deze nieuwe gewenste langzaam verkeerstunnel onder het spoor wel mogelijk? In latere overleggen kunnen concrete keuzes worden vastgelegd. Ja, de tunnel is mogelijk, dus we leggen de fietsroute dwars door het gebied.

Als kers op de taart levert een goede samenwerking ook meer kennis over de achtergrond van elkaars standpunten op. Dit is niet alleen handig vanuit een prettige professionele samenwerking, dit is ook nodig om de 'burgers en politiek' mee te krijgen. Duurzame gebiedsontwikkeling leidt niet meer dan eens tot gebiedseigenschappen die bij bewoners en politiek tot weerstand leiden. Niet dichtbij kunnen parkeren. Minder doorstroming voor het autoverkeer. Een 'slechtere' bereikbaarheid met de auto. Dit zijn voorbeelden van gevreesde aspecten die het draagvlak voor een gebiedsontwikkeling en duurzame mobiliteit aantasten. En daarmee heeft dit het risico dat er 'water bij de wijn' wordt gedaan, waardoor plannen ontstaan die van alles net niets hebben en daarmee niet de beoogde doelen en kwaliteit halen. Wanneer alle disciplines integraal hetzelfde beeld hebben bij een gebiedsontwikkeling, kan de meerwaarde ook op alle vlakken worden uitgedragen. Het gaat niet om het nadeel van de slechtere doorstroming van autoverkeer, maar om het creëren van een aantrekkelijke en leefbare woon- en werkomgeving!

Voor groot en klein

Het laatste punt wat bij de STOMP-aanpak is mee te geven, is de brede toepasbaarheid voor verschillende schaalniveaus waarop ruimtelijke planvorming plaatsvindt. Toepassen van STOMP op verschillende schaalniveaus (van beleid via een mobiliteitsprogramma van eisen tot ontwerp en realisatie) zorgt uiteindelijk voor een zichzelf versterkend effect. Een reiziger kiest immers eerder voor een duurzame vorm van reizen, wanneer dit bij de herkomstlocatie, tijdens de reis en bij de bestemming een logische optie is. De uitdaging die dit oplevert is om niet alleen bij ontwikkellocaties na te denken over duurzame bereikbaarheid, maar om hiervoor gebiedsoverstijgend keuzes te maken.

Ook is bij schaalniveau de omvang van een ontwikkelgebied of gemeente als indicator te noemen. Misschien zijn juist bij kleinere kernen of kleinere ontwikkelgebieden de STOMP-opgaves des te groter. Door de grotere schaal bij omvangrijke steden zijn keuzes voor duurzame mobiliteit snel(ler) en relatief makkelijk(er) te maken. Bijvoorbeeld liggen de ontwikkellocaties vaker in de nabijheid van bestaande stations of er zijn goede mogelijkheden om een levensvatbare OV-lijn op te zetten. Juist bij kleinere ontwikkellocaties zijn de STOMP-opgaven wellicht wel groter. Bij kleinere ontwikkellocaties ligt traditioneel vaak de nadruk meer op autobereikbaarheid, wat ook in het licht van de eigenschappen van omliggende gebieden vaak het geval is. Zoals hierboven benoemd, biedt het gestructureerd nadenken over de bereikbaarheid van de verschillende modaliteiten (met STOMP) kansen om ook in dit soort gebieden de meer duurzame mobiliteitsvormen een prominente plek te geven in het mobiliteitsplan. Wellicht zijn er weinig mogelijkheden voor openbaar vervoer, maar is er meer te doen om verplaatsingen te voorkomen. In ieder geval leidt dit tot bewuste, expliciete en meer duurzame keuzes!

Workshop: STOMP: Ervaar zelf wat het doet!

Benieuwd hoe STOMP precies werkt? Of wil je ervaren hoe het gaat? Doe mee met de workshop en ervaar zelf welke nieuwe inzichten methodes zoals STOMP kunnen brengen. Aan de hand van een concrete ontwikkelcasus werken we in groepjes aan de bereikbaarheid. De STOMP-stappen worden samen doorlopen. Door onderling te overleggen en discussiëren wordt het wensbeeld per vervoerswijze opgesteld.

Werk je zelf aan gebiedsontwikkelingen met een bereikbaarheidsopgave? Of heb je veel ervaring met mobiliteit in duurzame gebiedsontwikkeling en wil je dat delen met anderen? Meld je dan aan voor de workshop STOMP!